Misión Cumplida s XXI

EDICION N°2/14

Pag. 5
Vuelo 498 de Aeroméxico

Pag. 8
F.O.D.

Pag. 10
Semana Nacional de la Seguridad Vial

FUERZA AÉREA URUGUAYA
DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE VUELO

Además: F.O.D..

FUERZA AÉREA URUGUAYA

Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea*: General del Aire Washington Martínez.*

Director y redactor responsable: Cnel. (A.V.) Hugo I. Parentini.

Escribiente*: Sdo.1° (SG) Miriam Silveira.*

Sdo. 1° (SG) Pablo Bariatti

Tabla de contenido

- **Portada.....1**
- **Responsables, tabla de contenido 2-3**
- **Editorial.....4**
- **Vuelo 498 de Aeroméxico.....5-7**
- **F.O.D.....8-9**
- **Semana Nacional de la Seguridad Vial.....10**
- **Diez Mandamientos para Pedalear con Seguridad.....11-15**
- **Humor.....16**

Misión Cumplida SXXI *es una publicación profesional para fines de prevención de accidentes de la FUERZA AÉREA URUGUAYA y como medio de referencia para todo el personal de la misma.*

Misión Cumplida SXXI, *acepta y agradece todo tipo de colaboración, reservándose el derecho de publicarlas total o parcialmente. Las sugerencias y críticas serán bienvenidas. Las opiniones de los autores de los artículos no son necesariamente los de la Fuerza Aérea.*

Contacto: ***mc-dsv@fau.mil.uy***

EDITORIAL

La comunicación es una de las principales actividades que realizamos los seres humanos. En aviación, donde la seguridad va de la mano con el cumplimiento de la misión, la comunicación efectiva entre todos los actores es el comienzo de un buen fin.

Desde la recepción de la misión de vuelo en la Sección Operaciones, las coordinaciones pertinentes, las novedades con los mecánicos de vuelo, el briefing meteorológico, las comunicaciones en cabina, con el control y otras aeronaves involucradas en el cumplimiento de la misión, todo este intercambio de información debe hacerse de forma clara, con léxico adecuado y con la completa comprensión entre todos.

La comunicación junto con la consciencia situacional, hace que cada cual sepa dónde está con su aeronave, cuales son los tránsitos que lo circundan y cómo el Control de Tránsito está gerenciando el espacio bajo su responsabilidad.

Es responsabilidad de todos evitar incidentes.

Vuelo 498 de Aeroméxico

El **vuelo 498 de Aeroméxico** fue un vuelo comercial de Aeroméxico con varias escalas entre la Ciudad de México y Los Ángeles. El avión era un Douglas DC-9 llamado *Hermosillo* con matrícula XA-JED que se estrelló en los suburbios de Cerritos, California el 31 de agosto de 1986.

Hechos

Los pilotos del DC-9 eran el capitán Arturo Valdés y el primer oficial José Valencia. Se dirigían de la Ciudad de México a Guadalajara que era la primera escala, a las que después seguirían Loreto y Tijuana.

El 31 de agosto de 1986 se celebraba el Día del trabajo en los Estados Unidos, así que mucha gente tenía el día libre. Mientras tanto en Los Ángeles el controlador aéreo de ese día era Walter White, y a unos kilómetros de allí en el aeródromo de Zamperini Field, William Kramer con su esposa e hija se dirigían a Big Bear Lake.

Cuando el avión de Aeroméxico se acercaba a la ciudad de Los Ángeles, el señor White se comunicó con el capitán Valdés para darle vectores de aproximación. Éste a su vez solicitó autorización para descenso pero en ese instante una aeronave apareció en el radar de la torre, era una aeronave Grumman Tiger identificada como 66Romeo, la aeronave había entrado en espacio aéreo de aeronaves grandes y estaba en riesgo de colisión. Así, el señor White se comunicó con la aeronave y le indicó cómo salir de ese espacio aéreo. Una vez hecho esto, se volvió a comunicar con el

capitán Valdés. Pero nadie supo que otra aeronave también había entrado en espacio aéreo restringido, la Piper Cherokee del señor Kramer, pero no pudo aparecer en el radar ya que la aeronave carecía de transpondedor.

Lugar del accidente.

Mientras el avión de Aeroméxico descendía hacia el aeropuerto, una aeronave ascendía e iba perpendicularmente al DC-9 de Aeroméxico, entonces la aeronave impactó al DC-9 arrancándole el estabilizador de cola, muriendo al instante los 3 ocupantes de la avioneta. El DC-9 cayó en picada, pero, aunque los pilotos hicieron lo posible por elevar el avión, fueron en vano todos sus esfuerzos. El avión se estrelló en el suburbio de Cerritos, muriendo todos los 64 pasajeros, sus 3 tripulantes y 15 personas más en tierra.
El piloto del DC-9 intento comunicarse con la aeronave, pero no hubo respuesta. Al no contestarle contactó a un avión de American Airlines con número de vuelo 333 para que buscara al DC-9 de Aeroméxico. El capitán del American informó que se levantaba una columna de humo a la izquierda de su avión.

Comenzaron después las investigaciones de la colisión, empezando por el eslabón más importante, el controlador Walter White, se le preguntó por qué no había visto a la aeronave Piper en el radar y él respondió que nunca estuvo a la vista de su pantalla, y que estaba tratando de que otra aeronave que había invadido el espacio aéreo restringido se saliera del corredor de aterrizaje, al tiempo de que trataba de que el vuelo 498 de Aeroméxico llegara a tierra con seguridad y que le había dado ya la orden de que podía aterrizar, no sabía que en ese momento la avioneta Piper había colisionado con la cola del jet, y que cuando perdió al avión mexicano trató de localizarlo por medios visuales, así que solicitó al vuelo 333 de American Airlines que verificara si no lo tenía a la vista y que la respuesta fue negativa, que lo único que veían era una columna de humo.

Cuando el avión caía en picada, una persona logró tomar una fotografía donde se puede apreciar al avión cayendo, y se muestra que ya no posee el estabilizador horizontal en la cola. Se encontró la caja negra del avión y los investigadores concluyeron, después de meses de investigación, que los pilotos de Aeroméxico no tenían ninguna culpa, y que el factor más contribuyente habría sido el ascenso de la avioneta al espacio aéreo controlado.

Actualmente la FAA obliga a todas las aeronaves comerciales a que sean equipadas con el sistema TCAS para evitar colisiones en el aire y poder así evitar accidentes como el del vuelo 498. En el suburbio de Cerritos, en el Jardín Escultórico, se construyó un monumento conmemorativo a las víctimas de la tragedia aérea y los que perecieron en tierra, donde están los nombres de los 82 perecidos.

Información Extraída:
http://es.wikipedia.org/wiki/Vuelo_498_de_Aerom%C3%A9xico

FOD

Muchas veces escuchamos hablar en el ambiente aeronáutico que se encuentra FOD en tal lugar de la plataforma o de una calle de rodaje o que tal compañía dejó FOD. Ahora nos preguntamos sabemos ¿de qué están hablando? Precisamente la palabra FOD son siglas en inglés que significan Foreign Object Damage que traducido al castellano es Daño por Objeto Extraño o Foráneo.
Con sólo hacer la traducción de la sigla en inglés, surge que debe ser incluido dentro de los elementos a retirar de una plataforma de estacionamiento de aeronaves.
Pero al parecer, cuando hacemos la traducción al castellano y lo denominamos D.O.E. o daños por objetos extraños, hay quienes infieren que los plásticos no producen daños.

Este objeto es el causante en muchos casos de daños en los motores de las turbinas, en las cubiertas de las ruedas u otra parte de la aeronave.
Debemos entender que los daños pueden ser ocasionados por fenómenos naturales como ser rayos o tormentas de granizos y que éstos están excluidos de lo que se entiende como FOD. En general toda persona que trabaje en la rampa de cualquier Aeropuerto tiene la responsabilidad de prevenir su formación y además ante la posibilidad de que se presente deberá retirarlo y ponerlo en un contenedor adecuado.

Decimos adecuado ya que puede dividirse al FOD según el tipo de material en tres clases:
-los metálicos (latas, tuercas, tornillos, etc.).
-los orgánicos (maderas, tarimas, papeles, etc.).
-y los de origen mineral (trozos de pavimento, cualquier tipo de piedra, etc...).

Las fuentes que producen FOD pueden ser muchas pero generalmente provienen después de fuertes tormentas que hace que se levanten las tapas de los contenedores de basura, o la falta de control a la llegada o salida de las aeronaves por parte de las

empresas de handling que olvidan las bolas de residuos sobre las plataformas.

Entonces ¿qué hacemos nosotros para prevenirnos del FOD?

-Controlar que las áreas donde se encuentran los contenedores de basura estén tapadas y no desbordadas.

-Vigilar que las operaciones en las aeronaves por parte de las empresas de handling sean llevadas a cabo con buenas prácticas de limpieza.

-Cuidar que los equipos en tierra (carros, tractores, escaleras, grupos eléctricos y/o neumáticos, vehículos, etc...) no presentan ningún tipo de suciedad en sus ruedas u otra parte.

-Asegurar que no haya partes sueltas de ningún equipo de tierra.

-Y por último verificar que las áreas donde se carga o descarga el equipaje se encuentren siempre limpias.

Información Extraída:
http://www.aa2000.com.ar/boletin/Boletin200508.html#reunion

Semana Nacional de la Seguridad Vial

La Unidad Nacional de Seguridad Vial (Unasev) lleva adelante la Semana Nacional de Seguridad Vial con talleres, encuentros con especialistas y distribución de manuales en centros educativos.

La prevención es la clave para evitar más muertes o consecuencias trágicas con heridas de por vida en víctimas de siniestros de tránsito. A pesar de que las cifras son altas, Uruguay se sitúa dentro de los países americanos con menor tasa de mortalidad (unos 500 fallecidos por año).

Las actividades propuestas incluyen talleres para repartidores en motocicleta, un encuentro jurídico y de agentes de tránsito, y la distribución de manuales educativos para maestros y profesores, además de otras actividades dirigidas a toda la población, con la presentación de normas técnicas para cascos, ponencia internacional de investigación de aspectos psicológicos en el tránsito y trabajos con peatones y ciclistas, bajo la consigna: "Si no cambias vos, no cambia nada".

Todas estas intervenciones culminarán con una bicicleteada multitudinaria que transitará por Montevideo.

Información Extraída:
http://www.uypress.net/uc_55064_1.html

Diez Mandamientos para Pedalear con Seguridad

La transportación es actualmente vista como el movimiento de personas en autos, autobuses o cualquier otro vehículo motorizado. No obstante, un número creciente de personas está caminando o utilizando la bicicleta para llegar a sus trabajos, escuelas y otros destinos y utilizando las aceras, caminos y carreteras para su transportación local. En este artículo se presentarán algunos consejos que deben seguir los ciclistas para conducir sus bicicletas de forma segura.

1. *Usa el casco. Protege tu cabeza.*

Nunca conduzcas bicicleta sin casco. La Administración Nacional para la Seguridad en el Tránsito de Carreteras (NHTSA, por sus siglas en inglés) recomienda que el ciclista casco. El utilizar casco puede reducir el riesgo de una herida en la cabeza por 85 por ciento. Seleccione un casco que se ajuste bien a su cabeza.
Para los niños, utiliza el relleno que viene con el casco para asegurar que éste ajuste bien. Este relleno puede ser removido según el niño crezca.

2. *Vea y será visto.*

Utilice una ropa que lo haga ser más visible. Siempre que conduzca bicicleta utilice colores de neón, fluorescentes u otros colores llamativos especialmente en sus tobillos, muñecas, espalda y en el casco.

3. Evite correr bicicleta de noche.

Es mucho más peligroso utilizar la bicicleta durante la noche que durante el día. La mayoría de las bicicletas están equipadas para ser usadas durante el día y necesitan ser adaptadas para poder ser usadas durante la noche.
Para correr bicicleta en la noche usted debe:

- Correr con reflectores. Estos deben estar instalados permanentemente en las bicicletas para su uso durante la noche. Si un arrastre es añadido, se debe asegurar que el reflector trasero sea visible.
- Añada las luces más brillantes que pueda encontrar en la parte delantera y trasera de su bicicleta.
- Sólo corra bicicleta en áreas conocidas para usted. Calles bien iluminadas. Siempre asuma que usted no está siendo visto por el conductor.
- Niños pequeños no deben correr de noche.

4. Manténgase alerta. Siempre esté pendiente de los obstáculos en su camino.

Manténgase alerta todo el tiempo. Esté pendiente de hoyos, grietas, vías de tren, hojas mojadas, alcantarillados o cualquier cosa que pueda hacerle caer.
Antes de ir alrededor de un objeto, mire adelante y hacia atrás, esperando un espacio en el tráfico. Planifiqué sus movidas, indique sus intensiones y entonces haga lo que planeó. Si usted no está seguro o no tiene la habilidad para manejar un área especialmente

difícil, lleve su bicicleta hacia la derecha de la carretera y corra la bicicleta alrededor del área rugosa.

5. Vaya con la corriente. La forma segura es por la derecha.

Niños pequeños, típicamente menores de nueve años, no son capaces de identificar y ajustarse a muchas situaciones peligrosas, y por esto no deberían conducir en la calle sin supervisión. A los niños que se les permita conducir en la calle sin supervisión deben tener las destrezas para seguir las "reglas de la carretera".

6. Verifique el tráfico. Esté siempre consciente del tráfico alrededor de usted.

Sobre el 70 por ciento de los accidentes que involucran vehículos y bicicletas ocurren en entradas de autos u otras intersecciones. Antes de entrar a cualquier calle o intersección, verifique el tráfico. Siempre mire hacia ambos lados y camine con su bicicleta hacia la calle para empezar a correr.
Si ya está en la calle, siempre mire hacia atrás buscando un espacio en el tránsito, entonces haga una señal antes de ir a la izquierda o a la derecha. Esté pendiente del tráfico girando a la izquierda o a la derecha.

7. Aprenda las reglas de la carretera. Obedezca las leyes de tránsito.

Las bicicletas se consideran vehículos. Los ciclistas deben obedecer las mismas reglas que los conductores. Lea su manual del conductor y aprenda y obedezca todas las señales, leyes y reglas de tránsito para operar un vehículo en el camino. Siempre avise sus movimientos. Sea cortés con los peatones y otros operadores de vehículos.

Nunca utilice los audífonos mientras corra bicicletas pues disminuye su habilidad para escuchar el tráfico.
Se debe familiarizar con las adaptaciones para ciclistas que estén disponibles en su área. Estas incluyen carriles y rutas para bicicletas, así como senderos. Aprovéchelas siempre que sea posible.

8. Asegúrese que su bicicleta esté lista y ajustada apropiadamente.

Asegúrese que pueda pararse por encima del tubo superior de la bicicleta. Ajuste su bicicleta para que se acomode a usted (vea el manual del usuario).
Antes de utilizar su bicicleta, asegúrese de que todas sus piezas estén aseguradas y trabajando apropiadamente. El manubrio debe estar firme en su lugar y girar fácilmente. Las ruedas deben estar derechas y aseguradas.
Añada un cargador en la parte trasera de su bicicleta si necesita cargar cosas.

9. Deténgase. Siempre verifique los frenos antes de correr bicicleta.

Siempre controle su velocidad utilizando los frenos. Si su bicicleta tiene frenos de mano, aplique el freno trasero antes del frontal.
Siempre mantenga sus frenos ajustados. Si no puede detenerse rápidamente, ajuste sus frenos.
Consulte su manual del usuario o haga ajustar los frenos en una tienda de bicicletas. Cuando las palancas de sus frenos de mano

estén completamente presionadas, éstas no deben tocar el manubrio. Cada almohadilla de freno debe gastarse de forma pareja y nunca separarse más de 1/8 de pulgada del aro.
Maneje lentamente en clima húmedo y aplique sus frenos antes ya que se requiere más distancia para detenerse.

10. Las ruedas deben estar firmemente aseguradas.

Si su bicicleta tiene ruedas de fácil soltura, es su responsabilidad asegurarse que estén firmemente cerradas en todo momento y usar el retenedor de seguridad si hay uno. Verifique las ruedas antes de cada uso, después de cualquier caída, o después de transportar su bicicleta. Lea el manual del usuario para instrucciones y sígalas. Si está aún ligeramente confundido sobre lo que "firmemente cerrado" significa, comuníquese con su vendedor de bicicletas antes de comenzar a manejar la misma.

Información Extraída:
http://academic.uprm.edu/prt2/el_puente/vol_12_no_1/spanish/981sp-diez_mandamientos_para_pedalear.htm

HUMOR

"In case of a loss of cabin pressure, oxygen masks will drop down in front of you for two dollars."

Traducción: en el caso de una presión de la cabina, las máscaras de oxigeno se desplegarán frente a usted por dos dólares.

Información Extraída:

https://www.google.com.uy/searchsafety+air+cartoons&es_sm=93&biw=1024&bih=509&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ei=yXk-VLC7EoPy8QG7jYG4Dw&ved=0CCMQsAQ#facrc=_&imgdii=_&imgrc=kO3tO9pIjNwqQM%253A%3BD8AQvzqISyBv1M%3Bhttp%253A%252F%252F1.bp.blogspot.com%252FFCMw%252FTdAJC2DLAEI%252FAAAAAAAAN8U%252Fjqtk9OmIjiE%252Fs1600%252Fairline%252Boxygen.gif%3Bhttp%253A%252F%252Ftywkiwdbi.blogspot.com%252F2011%252F05%252Fcartoons-from-new-yorker.html%3B465%3B387